This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

GRAD
HF
2109
.H2
N53
1832
BUHR

B 1,197,647

Noch ein Wort

über

Handel und Gewerbe

des

Königreichs Hannover,

und

Untersuchung der Frage:

ob für dieses gerathen sei, sich dem preußischen Zollverbande anzuschließen?

Von

Gustav von Gülich.

Zum Besten der Armen der Stadt Hameln.

Hameln, 1832.
Gedruckt bei G. Fr. Buttenbaum.

dem Wunſche, dem Gemeinweſen zu nützen, geleitet worden zu ſein, werde mich indeß freuen, wenn ein Anderer, bewogen durch dieſe kleine Schrift, ſich veranlaßt finden ſollte, mich und das Publikum eines Beſſern zu belehren. Schon dann würde ich mich belohnt halten; denn es würde mein Zweck, noch größere Aufmerkſamkeit dieſem Gegenſtande zuzuwenden, erreicht ſein. Solche aber muß ihm werden, da es hier nichts Geringerm als der Frage gilt, ob wir ferner der Verarmung des Landes ruhig zuſehen, oder ob wir ihr mit Kraft entgegenarbeiten und verhindern wollen, daß die niedern Stände, im Gefühle, durch noch ſo große Anſtrengung ihre Lage nicht verbeſſern zu können, ſich immermehr einer völligen Gleichgültigkeit hingeben, welche nicht nur dieſen Claſſen ſelbſt, ſondern dem ganzen Staate höchſt verderblich werden würde.

Im Juli 1832.

Der Verfaſſer.

Inhalts-Verzeichniß.

Allgemeines über die Handelsverhältnisse unsers Landes und Deutschlands überhaupt in den letzten Jahrzehnden. . . Seite 1

Untersuchung der Frage: ob die Lage der Gewerbe u. s. w. des Königreichs durch das Anschließen an den preußischen Zollverband gebessert werden würde? . . . . . = 12

Anhang. Ueber den Transitohandel des Königreichs insbesondere. = 26

Allgemeines über die Handelsverhältnisse unsers Landes und Deutschlands überhaupt in den letzten Jahrzehnden.

Handel, Gewerbe und Ackerbau Norddeutschlands, durch den dreißigjährigen Krieg aufs Aeußerste heruntergebracht, hoben sich später vorzüglich durch die Erweiterung des Handels anderer europäischen Länder mit Amerika, woran diese, die Colonialstaaten, unser Vaterland zwar keinen directen Antheil nehmen ließen, in welchem Verkehre sie jedoch eins der wichtigsten Erzeugnisse des letztern, die Leinwand, nicht entbehren konnten. Diese fand schon in den früheren Zeiten des siebenzehnten, besonders aber seit Anfang des achtzehnten Jahrhunderts immer größere Nachfrage in Holland, Spanien, so wie auch in England und Frankreich. Nicht weniger wurde deutsches Garn immer mehr nach diesen Ländern ausgeführt. Der Umstand, daß der deutsche Landmann sich neben dem Ackerbau mit der Production beider Gegenstände beschäftigte, welches Verhältniß in den gedachten Ländern fast nirgend bestand, verschaffte Deutschland die Mittel, andern Ländern zu wohlfeilern Preisen damit auszuhelfen, als zu welchen sie solche selbst produciren konnten. Der niedrige Arbeitslohn und die Genügsamkeit der geringen Landbewohner lieferten dem nordwestlichen Deutschland aber auch noch auf andere Weise die Mittel zu einem vortheilhaften Verkehre mit dem Auslande, indem nämlich von dort viele Arbeiter jährlich nach dem reichen Holland gingen, um hier Arbeiten zu übernehmen, mit welchen in diesem Lande auch die niedern Stände sich nicht beschäftigen mochten.

Doch bei weitem der größte Zuwachs des Wohlstandes entstand dem deutschen Vaterlande aus den Subsidienzahlungen, welche England und auch Frankreich im achtzehnten Jahrhunderte an mehrere deutsche Länder leisteten. Diese führten den letztern Summen

zu, die, wenn man dem Gegenstande nicht eine nähere Aufmerksamkeit schenkt, alle Vorstellungen übersteigen. Da dieselben meist während des Krieges gezahlt wurden, und die Kriege gewöhnlich auch noch auf andere Weise Deutschlands Handel belebten, so blühete dieser am meisten in Kriegszeiten, wie man solches besonders im siebenjährigen Kriege, noch mehr im nordamerikanischen, am allermeisten aber im französischen Revolutionskriege bemerkte. *) Die letztern beiden belebten namentlich auch die

*) Aus Frankreich flossen vom Jahre 1750 bis zum Jahre 1772 an Subsidien an die Höfe verschiedener kleiner deutschen, meist norddeutschen Länder etwa 137 Mill. Livres, über 34 Millionen Rthlr. Viel größer aber noch waren die Summen, welche uns von England wurden; im siebenjährigen, im nordamerikanischen, im französischen Revolutionskriege und in den sich an den letztern schließenden spätern Kriegen zahlte dieses Land überhaupt an Subsidien an andere europäische Mächte gegen 94 Mill. Pfd. Sterling, oder etwa 600 Mill. Rthlr., wovon Deutschland wenigstens zwei Drittheile beziehen mochte, und von welchen verhältnißmäßig kein deutsches Land einen größern Theil erhielt als Hannover. Allein im siebenjährigen Kriege beliefen sich (nach der interessanten, eben in der Ständeversammlung gehaltenen Eröffnungsrede der Verhandlungen über das Staatsgrundgesetz des Herrn Geheimen Cabinetsrath Rose) die Subsidienzahlungen, welche diesem Lande aus England wurden, auf 17 Mill. Rthlr. Wie ungeheuer die Summen, welche durch solche Zahlungen Deutschland überhaupt zuflossen, nicht nur an und für sich, sondern auch im Vergleich mit denen, welche der auswärtige Handel ihm zuführte, waren, ergiebt sich aus Folgendem: Vom Jahre 1757 bis zum Jahre 1815, in welcher Periode Deutschlands Leinenexportation sehr bedeutend war, in welcher die Garnausfuhr sehr stieg, und die Korneinfuhr Englands, erst gegen Ende des amerikanischen Krieges beginnend, einen ungeheuern Umfang erlangte, und in welcher endlich Deutschlands Ausfuhrhandel nach England (wenigstens wenn wir vorzüglich auf Norddeutschland Rücksicht nehmen) allem Anschein nach bedeutender, als der nach allen übrigen Ländern war, belief sich nach den englischen Zollhauslisten der Gesammtwerth aller Einfuhren aus Deutschland in Großbritannien auf nicht völlig 50 Mill. Pfd. Sterl. Und nehmen wir auch darauf Rücksicht, daß bei der Schätzung niedrigere Preise, zumal hinsichtlich des Getreides, zum Grunde gelegt sind, als in dieser Periode Statt fanden, so möchten doch die Summen, welche Deutschland als Subsidien aus England erhielt, eben so groß, oder um nur gar wenig geringer sein, als die, welche der Ausfuhrhandel ihm von daher zubrachte. Und doch kommen in dieser 59jährigen Periode einige zwanzig Jahre des Friedens vor, in welchen gar keine, oder doch keine nennenswerthe Subsidien gezahlt wurden.

deutsche Schifffahrt, welche sich jetzt vorzüglich auf Unkosten der holländischen hob, ganz ungemein; nicht weniger die Holz- und Getreideausfuhr. Diese, früher kaum nennenswerth, erlangte im französischen Revolutionskriege eine sehr große Bedeutung. Noch mehr aber förderte dieser Krieg den Verkehr Norddeutschlands dadurch, daß er den norddeutschen Seestädten, zumal Hamburg und Bremen, fast den ganzen Seehandel Frankreichs und Hollands zuwandte; daß ferner sehr viele reiche Franzosen, durch die Revolution aus ihrem Vaterlande vertrieben, sich in Norddeutschland niederließen, und diesem einen bedeutenden Theil der in Frankreich umlaufenden Baarschaften, welche Necker kurz vor Ausbruch der Revolution auf die Hälfte der überhaupt in Europa circulirenden klingenden Münze schätzte, zubrachten.

Auch die großen Geldverwendungen, die jetzt aus der Anwesenheit zahlreicher, zum Theil gut besoldeter Heere in Norddeutschland hervorgingen, trugen zur Belebung des Verkehres bei, und namentlich förderte der Krieg auch den Absatz der Pferde aus den norddeutschen Küsten- und einigen andern Gegenden. Kein deutsches Land aber zog verhältnißmäßig von dieser günstigen Conjunctur größern Gewinn, als die jetzt das Königreich Hannover bildende Provinzen, *) zumal als die den Hanseestädten nahe gelegenen Gegenden desselben; Ostfriesland führte Getreide und auch Butter in großer Menge aus, erweiterte seinen Viehhandel, seine Schifffahrt; Bremen, Verden, Hoya, Diepholz und besonders Lüneburg gewannen außerordentlich durch vermehrten Speditionshandel, das damit in Verbindung stehende Frachtfahren, durch sehr wachsende Nachfrage nach ihren Erzeugnissen, als Baumaterialien, Torf, Holz, Wachs, Wolle u. s. w. in Hamburg und Bremen; und den geringern Classen dieser Gegenden entstand aus der sehr steigenden Nachfrage nach Dienstboten, Tagelöhnern, Handwerkern u. s. w. in jenen Städten eine fast bei-

*) Bekannt ist, welche ungeheure Verwendungen die Anwesenheit der englischen Truppen in mehreren Gegenden unsers Landes herbeiführte. Der Cordon, welcher nach dem Baseler Frieden von Preußen u. s. w. zur Erhaltung der Neutralität im nördlichen Deutschland gezogen wurde, veranlaßte allein die Hannoversche Regierung (nach der zuvorgedachten Rede des Herrn Geheimen Cabinetsrath Rose) zu einer Verwendung von etwa 5 Millionen Rthlr.

hervorgegangen war, und nur ein immer tieferes Sinken des Lohnes vermochte einzelnen Gegenden den Absatz ihrer Producte ins Ausland zu erhalten. — Dieses Sinken aber verschlimmerte den physischen und moralischen Zustand der arbeitenden Classen im höchsten Grade; ein Umstand, welcher mir besonders im jetzigen Augenblicke eine nähere Berücksichtigung zu verdienen scheint.

Nur die Ausfuhr einiger wenigen Erzeugnisse Deutschlands erhielt sich in ihrem früheren Umfange, und für eine noch geringere Zahl derselben eröffneten sich neue Absatzorte. Letzteres war auch mit der Leinwand und einigen andern deutschen Fabrikaten der Fall, die jetzt in mehreren der neuen amerikanischen Staaten einen Markt fanden, doch konnten sie hier in manchen Jahren nur in geringer Menge und zu niedrigen Preisen abgesetzt werden; auch vermochte dieser Verkehr nicht den verminderten Absatz nach andern europäischen Ländern aufzuwiegen. Unter geringen Beschränkungen wurden hier fast in keinem Lande mehr die deutschen Kunsterzeugnisse zugelassen, zumal seitdem in den letzten vier bis fünf Jahren auch mehrere italienische Staaten zu Gunsten der eigenen Industrie Schutzsteuern einführten. *) Für Norddeutschland im Allgemeinen wurde fast nur die Ausfuhr der Wolle, der Butter, der Oelkuchen und einiger wenigen andern Gegenstände bedeutender, und die der Pferde war in mehreren Jahren nicht unerheblich. Allein man vermochte dennoch durch die Ausfuhr die Einfuhr bei weitem nicht zu decken, und um so weniger, da der Verbrauch ausländischer Waaren, durch die rasche Vermehrung des Reichthums in den letzten Jahren des vorigen und den ersten des jetzigen Jahrhunderts gefördert, sich fast in keiner Gegend des Festlandes in höherm Grade vermehrt hatte als in Deutschland, besonders als in Norddeutschland. Es konnte unter solchen Umständen dieses Land seinen Verkehr mit dem Auslande nur dadurch erhalten, daß es von diesem einen großen Theil der eingehandelten

*) In den Ländern, in welchen fremde Producte noch unter den billigsten Bedingungen zugelassen wurden, z. B. in Portugal und mehreren amerikanischen Staaten, betrug der Zoll selten weniger als 30 Procent vom Werthe der Waaren, in mehrern derselben aber, namentlich in England, in Frankreich, in Rußland, und seit 1824 auch in den vereinigten Staaten von Nordamerika, belief er sich auf 60 bis 70 Procent und darüber; in Rußland ward die Einfuhr mehrerer Erzeugnisse der Fremde ganz verboten.

Waaren auf Credit kaufte, was aber natürlich eine immer größere Verschuldung Deutschlands nach sich ziehen mußte. Diese bemerkte man denn auch sowohl hinsichtlich des städtischen als des übrigen Grundeigenthums in fast allen deutschen, zumal in den norddeutschen Ländern.

Für die kleinern norddeutschen Länder aber wurden die Handelsverhältnisse um so ungünstiger, da die beiden größten Staaten Deutschlands, Oesterreich und Preußen, auf gleiche Weise als andere größere europäische Länder Schutzsteuern eingeführt hatten. Durch Oesterreichs Zollwesen wurden die süddeutschen, durch das Preußische die norddeutschen Staaten auf vielfache Weise benachtheiligt. Und besonders litt durch das letztere auch das Königreich Hannover; der Absatz der Bergwerks-, Hütten- und Hammerproducte des Harzes, der von Wollwaaren, Papier und mehrern andern Fabrikaten nach Preußen hörte fast auf, und ein noch bedeutenderer Verlust ging für manche Gegenden des Landes daraus hervor, daß ihnen durch den preußischen Transitozoll die Durchfuhr durch die benachbarten preußischen Provinzen im höchsten Grade erschwert ward. Die Gewerbe des Landes verfielen unter diesen Umständen um so mehr, da, während (zumal seitdem mehrere der kleinen Nachbarländer sich dem preußischen Zollsysteme anschlossen) beinahe alle auswärtigen Märkte den Erzeugnissen unserer Industrie verschlossen waren, man bei uns fremde Fabrikate fast unbesteuert zuließ, und unser Königreich in einem höhern Grade, als alle andern deutschen Länder, damit überschwemmt ward, sowohl in Folge der geringen Hindernisse, die man der Einfuhr solcher Waaren bei uns entgegen stellte, als auch des beispiellosen Luxus, der sich, zuerst gefördert durch die schnelle Vermehrung des Reichthums in den neunziger Jahren, über das ganze Land, besonders aber über die Residenz und die den Seestädten nahegelegenen Landestheile verbreitet hatte, und der bei uns in einer Ausdehnung getrieben wurde, wie in fast keiner Gegend des europäischen Festlandes. Unter diesen Umständen war — gilt von einem ganzen Lande, was vom einzelnen Menschen gilt, daß der der ärmste ist, dessen Mittel weit unter seinen Bedürfnissen stehen — seit jene günstigen Verhältnisse aufgehört hatten, vielleicht kein Land der Welt ärmer als das unsrige. Wenigstens verlor, wenn wir etwa Spanien und Portugal ausnehmen, kein Staat verhältnißmäßig größere Summen durch seinen auswärtigen Han-

del, und keiner war mehr in der Lage, sich nur durch Credit, den er beim Auslande fand, erhalten zu können; fast von Jahr zu Jahr wurden wir, wenigstens seit 1819, den Fremden, den Hanseestaaten, den Engländern, den Preußen u. s. w. größere Summen schuldig, und die Grundstücke der Bauern, so wie der Städter wurden fast jährlich mehr mit Hypotheken belastet.

Bei so ungünstigen Verhältnissen blieb fast kein Zweig des Verkehrs im Königreiche ohne großen Verfall. Am glücklichsten erhielt sich die Schifffahrt einiger Küstengegenden, die Pferde- und Butterausfuhr und der Handel mit ausländischen Waaren, welcher am meisten blühete, so wie der Speditionshandel, von welchem weiter unten noch die Rede sein wird.

Diese ungünstige Lage des Nährstandes, großentheils durch äußere Verhältnisse herbeigeführt, wurde aber auch noch durch andere Umstände sehr verschlimmert. Die Steuern, zum bedeutenden Theile in der neuesten Zeit meist ohne Berücksichtigung der ganz veränderten Zeitverhältnisse und daher auch ohne Kunde der Zahlungsfähigkeit der Belasteten, fast nur dem Nährstande auferlegt, waren für mehrere Classen desselben, zumal dem Bauer, höchst drückend, und standen in den meisten Jahren zu seiner Einnahme in gar keinem Verhältnisse. Während unser Land immer mehr verarmte, kosteten uns Militair und Angestellte verhältnißmäßig fast mehr als jedem andern deutschen Staate, ohne daß diese und andere consumirende Classen durch einen großen Verbrauch inländischer Industrieerzeugnisse die dem Lande durch ihre Unterhaltung veranlaßte Ausgabe größtentheils wieder ersetzt hätten; denn es wurden von ihnen kaum die Erzeugnisse der Handwerke aus dem Inlande gekauft, Fabrikate, auch da, wo solche in der Nähe zu haben waren, fast gar nicht; beinahe nur die mit ausländischen Waaren handelnden Kaufleute wurden von den consumirenden Ständen in Nahrung gesetzt. Ihr Absatz war um so größer, da vorzüglich bei der letztern Classe der Luxus große Fortschritte machte, und die Zahl der zu denselben gehörenden Personen, sowohl durch die Vermehrung der Angestellten, als auch die außerordentlich zunehmende Zahl der Advocaten, Aerzte u. s. w. sehr wuchs.

Für die Gewerbe war besonders auch noch der Umstand ungünstig, daß ihnen von Seiten der Landesregierung sehr wenig

Aufmerksamkeit geschenkt ward, und daß größere Fabrikunternehmer und die mit inländischen Erzeugnissen handelnden Kaufleute wenig Unterstützung, oft aber unbesiegbare Hindernisse bei ihren Unternehmungen fanden. Ja häufig wurden die mit ausländischen, oft mit sehr entbehrlichen Waaren handelnden Kaufleute mehr begünstigt als die ebengedachten Classen. Bei den höhern Angestellten des Landes herrschte die Ansicht vor, das Land sei nur für Ackerbau, nicht für Fabriken und Manufacturen geeignet; die letztern verbreiten fast nur Unglück über die Bevölkerung, wie man dieß in mehreren benachbarten Staaten sehe. Bei solchen Urtheilen blieb indeß die eigentliche Lage der Sache, und besonders der Umstand, daß es bei uns weniger darauf ankomme, neue Fabriken und Manufacturen zu begründen, als die schon bestehenden zu erhalten, ganz unbeachtet, so wie auch, daß viele Gegenden unsers Landes, obwohl ohne Fabriken und Manufacturen, doch so übervölkert sind, daß nicht möglich, die niederen Stände allein beim Ackerbau zu beschäftigen, zumal da auch dieser mit Hindernissen zu kämpfen hatte, welche in sehr wenigen andern deutschen Ländern bestanden; *) und daß hier den unbeschäftigten Händen nur durch Aufhülfe der schon bestehenden oder Schaffung neuer Industriezweige Arbeit verschafft werden konnte.

*) Kurz vor Ausbruch des französischen Revolutionskriegs stand in fast allen Provinzen, welche jetzt das Königreich Hannover bilden, der Ackerbau noch auf einer sehr niedrigen Stufe und im Allgemeinen dem in mehreren Nachbarländern nach, zumal dem im Herzogthume Braunschweig. Erst während des Kriegs, und besonders gleich nach demselben, als die günstigen Handelsconjuncturen Wohlstand bei dem Landwirth verbreiteten, hob er sich sichtbar; und ward sowohl durch die Landesregierung, als besonders durch denkende und bemittelte Gutsbesitzer und Pächter großer Güter gefördert. In der neusten Zeit war ebenfalls der günstige Einfluß der letztern nicht zu verkennen; die beschränktern Mittel indeß und die im Allgemeinen abnehmende Neigung mehrerer großen Gutsbesitzer für die Selbstkultur ihrer Güter, beschränkte diesen Einfluß sehr. Er zeigte sich jetzt bei weitem nicht so sehr, als in andern deutschen Ländern, namentlich als in Preußen. Hauptbinderniſſe der Verbesserung der Bodencultur bei uns aber waren die der wichtigsten Classe der Landwirthe, den Bauern, so ungünstigen Eigenthumsverhältnisse, für deren Besserung man bisher, wie bekannt ist, bei uns ebenfalls weniger als in allen andern norddeutschen Ländern bemüht war.

Es geſchah jedoch für dieſe übervölkerten Gegenden höchſt ſelten, ſo wenig unmittelbar als mittelbar, etwas Nennenswerthes. Mittelbar würde ſolches oft dadurch möglich geweſen ſein, daß man durch Begünſtigung unternehmender Männer des In- und Auslandes das Emporkommen von Induſtriezweigen, die den Verhältniſſen angemeſſen waren, gefördert hätte. Solche Unternehmer wurden indeß durch manche im Lande vorhandene geſetzliche Beſtimmungen, durch die in vielen Provinzen beſtehenden Schwierigkeiten, Grundeigenthum, welches meiſt unverkäuflich war, zu erwerben, zurückgeſchreckt, und ſelten war die Regierung bemüht, dieſen Hinderniſſen zu begegnen; ja es traten Fälle ein, in welchen die oberſte Landesbehörde die ſchon in den Landesgeſetzen begründeten Hinderniſſe durch die Schwierigkeiten, welche ſie bei Ertheilung von Conceſſionen, die ohne alle Opfer bewilligt werden konnten, machte, noch vermehrte. Namentlich war dieß dann der Fall, wenn Privatleute Gewerbe betreiben wollten, die auch für Königliche Rechnung unterhalten wurden. Obwohl man dieſe herrſchaftlichen Gewerbe, Eiſenhütten, Kupfer-, Meſſinghämmer u. ſ. w. meiſt mit dem größten Schaden betrieb, und ſie das Land nur zum ſehr kleinen Theile mit den Erzeugniſſen ſolcher Fabriken verſorgten, ſondern dieſe Verſorgung meiſt dem Auslande überließen. In Preußen hatte man ſich, dieß erkennend, längſt von faſt allen Fabriken dieſer Art losgemacht, und Privaten, oft mit nicht geringen Opfern von Seiten des Staates, den Ankauf derſelben erleichtert. Bei uns hieß es, es ſeien ſolche Verkäufe gegen das Princip, in der That aber mochten dieſelben mehr gegen das Intereſſe mancher Angeſtellten als gegen jenes ſein.

Unter dieſen Umſtänden konnte nicht ausbleiben, daß unternehmende und bemittelte Männer unſers Landes lieber im Auslande als in ihrem Vaterlande, in welchem außer den für dieſes ſo höchſt ungünſtigen Handelsconjuncturen, noch ſo vieles Andere der Induſtrie in den Weg trat, in techniſche Anlagen oder in andere Entrepriſen ihre Capitalien belegten. Die Summen, die auf dieſe Weiſe, ſo wie durch den Ankauf von Gütern im Auslande in den letzten zwölf bis funfzehn Jahren aus dem Königreiche floſſen, waren ſehr bedeutend. *) Ein noch weit größerer Verluſt aber

*) So wurden namentlich von Kaufleuten und Fabrikanten im Osnabrückiſchen mehrere Tabacksfabriken in den benachbarten preußiſchen Provin-

als aus dieſem Abfluſſe, ging dem Lande aus der Verarmung der meiſten Gewerbetreibenden hervor. In den einzelnen Fällen, in welchen man dieſe nicht bemerkte, hatten dieſelben in glücklichern Zeiten erworbene Capitalien ſich zu erhalten gewußt, oder ſie gehörten zu den Wenigen, welchen aus beſondern Connexionen oder dem Zollſyſteme des Landes einiger Schutz erwuchs. Dieſes Zollſyſtem förderte nur einzelne Induſtriezweige, und ſelten diejenigen, welche für das Land, durch Beſchäftigung vieler Hände, die wichtigſten geweſen ſein würden. Für mehrere Gewerbe gereichten die durch daſſelbe veranlaßten Erſchwerungen des Verkehrs im Innern, und die Abgabe, welche man von Fabrikaten bei der Ausfuhr oder von rohen Stoffen bei der Einfuhr erhob, faſt nur zur Bedrückung. *)

---

zen, von einem großen Fabrikbeſitzer am Harze eine ſehr bedeutende Bleiweißfabrik in Quedlinburg angelegt. Größere Summen als auf dieſe Weiſe mochten freilich durch die Güterankäufe in Mecklenburg u. ſ. w., welche von den Großen unſers Landes gemacht wurden, abfließen.

*) Einen ſehr bedeutenden Schutz gewährte das Zollſyſtem beſonders nur den Brantweinbrennereien, einen nicht ganz unerheblichen auch den Oelmühlen, der Wollmanufaktur in einigen gröbern Zeugen, den Seifen- und Zuckerfabriken. Dagegen wurden die Eiſengießereien durch den auf das von ihnen gebrauchte alte Eiſen gelegten Zoll, welcher dem von Stabeiſen und andern Eiſenwaaren zu zahlenden gleich kam, ſehr beläſtigt, die Papierfabriken, wenigſtens in manchen Fällen, durch den von Papier bei der Ausfuhr zu entrichtenden Zoll.

Unterſuchung der Frage: ob die Lage der Gewerbe u. ſ. w. des Königreichs durch das Anſchließen an den preußiſchen Zollverband gebeſſert werden würde?

Wir unterſuchen jetzt, in wie weit die Lage der Induſtrie unſers Landes durch die Vereinigung mit Preußen zu einem Zollverbande gebeſſert werden möchte. Viele waren bisher der Meinung, die Regierung dürfe hier nicht eingreifen; man müſſe von der Zeit Beſſerung erwarten, die früheren Verhältniſſe würden dann wenigſtens theilweiſe zurückkehren; die angeblich ungünſtige Handelsbilanz werde ſich ſchon von ſelbſt ausgleichen; liberalere Anſichten über Handelspolitik verbreiten ſich in mehrern Ländern, wohin Deutſchland bisher abgeſetzt habe; in England fange man ſchon an, fremde Waaren gegen geringere Steuern zuzulaſſen; man habe bei uns vorzüglich nur den Tranſitohandel in Schutz zu nehmen; dieſer, der wichtigſte Zweig des Verkehrs, ſei noch großer Erweiterung fähig; das Anſchließen an den preußiſchen Zollverband ſei gefährlich; die politiſche Freiheit des Landes werde dadurch bedroht werden; zweckmäßiger ſei, ſich mit den kleinern deutſchen Ländern zu einem Zollverbande zu vereinigen, welcher Anſchluß, ohne ſolche Gefahr zu bringen als der an Preußen, doch den Abſatz der Induſtrieerzeugniſſe des Königreichs beleben werde.

Andere dagegen hielten dafür, es ſei nur in dem Anſchluß an Preußen Heil zu finden; man werde, von Preußen immer mehr umgarnt, ſich doch am Ende dazu bequemen müſſen, und da ſei ein baldiges Anſchließen das Zweckmäßigſte, und unter beſſern Bedingungen zu bewirken als ein ſpäteres, wie denn auch zu wünſchen geweſen wäre, daß man ſich ſchon längſt zu dieſem Anſchließen bequemt hätte. Von den ſo Urtheilenden ſahen Manche daſſelbe bloß aus dem obengedachten Geſichtspunkte, als

etwas durch die Noth Gebotenes an, ohne von dem Anschlusse einen sehr großen Aufschwung der Industrie des Landes zu erwarten. Andere aber versprachen sich für diese außerordentlich viel davon; sie sahen in Gedanken Fabriken mancher Art in unserm Lande entstehen; den Wohlstand wieder seine frühere Höhe erreichen, und die meisten uns drückenden Uebel durch das Anschließen beseitigt.

Die, welche die erstere Ansicht aussprachen, erkannten selten die eigentliche Lage des Nährstandes; prüften nicht, woraus in den letzten Jahrzehnden des achtzehnten, und in der früheren Zeit des neunzehnten Jahrhunderts die Vermehrung, und in der gleich folgenden Periode die Verminderung seines Wohlstandes vorzüglich hervorgegangen war; sahen nur aus der Ferne, wie der Bauer und der Gewerbtreibende immer mehr zurückkamen, und glaubten, befangen durch die meist schon von der Universität mitgebrachten Theorien über Staatswirthschaft, bei diesen Ständen selbst, oder auch überhaupt bei practischen Männern sich nicht über die Verhältnisse des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaues belehren zu können. Sie hielten oft die, welche dem Systeme des freien Handels nicht huldigten, für Unwissende, in der Bildung zurückstehende Menschen, übersahen aber, daß man in den Ländern, in welchen die von ihnen hochverehrten Staatswirthe, Adam Smith, so wie die der neuern Zeit, Say, Ricardo u. s. w. geschrieben hatten, und welche Länder doch auch nach der Meinung unserer Theoretiker eine höhere Stufe der Cultur als unser deutsches Vaterland erreicht, ganz besonders solche Männer schätzte, die sich durch eigene Anschauung eine genaue Kunde der Lage der producirenden Classen erworben hatten, und daß hier, in England und Frankreich, von den practischen Staatsmännern fast nie die Theorien jener befolgt worden waren, noch in unsern Tagen befolgt wurden, wenn gleich in neuerer Zeit im englischen Parlamente viel von Handelsfreiheit die Rede war;*) auch entging ihnen,

*) Es waren vor einigen Jahren viele deutsche Staatswirthe und es sind vielleicht noch jetzt manche derselben der Meinung, es sei die Absicht des englischen Ministeriums, insbesondere des Handelsministers Huskisson gewesen, sehr umfassende Aenderungen in Englands Handelssystem durch Aufhebung oder große Verminderung der auf ausländische Fabrikate gelegten

daß im Allgemeinen bei den practiſchen Staatsmännern dieſer Länder die Theoretiker in keiner großen Achtung ſtanden. Faſt nur in den kleinern deutſchen Ländern und beſonders bei uns war man der Meinung, daß ſolche Theorien auch für die Praxis großen Werth haben. Bei dem, was unſere Staatswirthe über freien Handel äußerten, berückſichtigten ſie aber gar nicht, daß es durchaus außer aller Macht eines einzelnen, und vorzüglich eines ſo kleinen Landes als Hannover liege, ſolchen herzuſtellen. Dazu wäre nöthig geweſen, andere Länder, und zumal diejenigen, an welche wir vorzüglich abſetzen, zu bewegen, ſich daſſelbe Syſtem anzueignen, und unſere Waaren ohne nennenswerthe Zölle, gleich wie die ihrigen bei uns Eingang fanden, aufzunehmen. Ob auf diplomatiſchem Wege Schritte von Seiten unſerer Regierung geſchehen ſind, andere, namentlich die engliſche und franzöſiſche Regierung, auf welche es hier beſonders ankam, zu veranlaſſen, unſern Exporten auf die ebengedachte Weiſe Eingang zu geſtatten, iſt mir nicht bekannt, wohl aber, daß ungeachtet unſerer liberalen Handelspolitik unſere Erzeugniſſe in keinem der handeltreibenden Staaten von Bedeutung unter günſtigern Bedingungen aufgenommen wurden, als die Erzeugniſſe derjenigen Länder, welche die Waaren der Länder, wohin jene ausführten, nur gegen die allerhöchſten Zölle zuließen. So war z. B. unſere Leinwand in England und Frankreich mit eben ſo hohen, die Einfuhr faſt unmöglich machenden Zöllen belegt als die ruſſiſche. Unſer liberales Handelsſyſtem konnte daher nur in ſofern Wirkung zeigen, als es die Einfuhr fremder Waaren in unſer Land förderte. War aber nur dieſes der Zweck des Syſtems, ſo wurde er

---

Zölle zu treffen, und es ſeien auch wirklich bedeutende Aenderungen dieſer Art getroffen. Wer indeß Gelegenheit hatte, dieſem Gegenſtande eine gründlichere Aufmerkſamkeit zu ſchenken, mußte die Ueberzeugung gewinnen, daß eine ſolche Abſicht das engliſche Miniſterium gar nicht, oder höchſtens nur in ſo fern, als es hoffte, durch Herabſetzung der Einfuhrzölle, andere Staaten, nach welchen die Engländer ihre Ausfuhr zu erweitern wünſchten, zu ähnlichen Ermäßigungen zu veranlaſſen, geleitet hat; und daß die wirklich im Zollweſen getroffenen Aenderungen — ich laſſe hier die veränderte Beſtimmung hinſichtlich der Schifffahrt unberückſichtigt — im Allgemeinen ſehr unerheblich waren, und höchſtens nur für ein Paar Zweige der deutſchen Induſtrie, namentlich für einige Seidenfabriken, eine Erweiterung des Ausfuhrhandels daraus hervorgegangen iſt.

aufs vollständigste erreicht; denn keine Gegend des europäischen Festlandes, nehmen wir etwa einige Gegenden der Niederlande aus, führte, wie schon angedeutet ist, so viele fremde Waaren ein als unser Land; Zucker, Caffee und andere Colonialwaaren, so wie besonders englische, französische, preußische u. s. w. Fabrikate wurden in der allergrößten, und von Jahr zu Jahr in steigender Menge importirt. Unsere Theoretiker zwar meinten oft, wir führten dagegen für einen gleichen oder wohl noch für einen größern Werth von unsern Erzeugnissen aus; und was wir vielleicht in dem Verkehre mit einem Lande verlieren, gewinnen wir in dem mit einem andern; eine dauernd nachtheilige Handelsbilanz sei gar nicht denkbar. Man gab sich indeß fast nie die Mühe, unsern Ausfuhrhandel näher zu prüfen, und übersah, daß zwischen zwei mit einander verkehrenden Ländern keine jährliche Abrechnung Statt findet, und es eigentlich nie zu einer solchen kommt; daß das Land, welches viel zu verkaufen hat, in Zeiten, wo die Baarschaften fehlen, um nur verkaufen zu können, auf Credit verkaufen muß; daß uns dieser im größten, stets zunehmenden Umfange vom Auslande gegeben ward, und daß, so wie dieser wuchs, auch der von den Verkäufern an die Käufer im Lande selbst ertheilte Credit zunahm. Die Ausgleichung, von der jene Herren sprechen, wird zwar einmal eintreten müssen; indeß kann diese Ausgleichung auch durch einen allgemeinen Bankerott bewirkt werden, dem wir freilich, wenn wir auf dem jetzt betretenen Wege fortfahren, vielleicht sehr nahe sind. Tritt er ein, so werden wir mit Schiller sagen können:

»Unser Schuldbuch sei vernichtet,«

schwerlich aber möchten wir das

»Ausgesöhnt die ganze Welt«

hinzusetzen dürfen. Vielmehr scheint mir, der ich mich freilich mehr durch Thatsachen als durch die Theorien der vielgepriesenen politischen Oeconomisten (Political-Economists) habe belehren lassen, daß von Regierung, Ständen und Volk, alles was in unsern Kräften ist, geschehen muß, um eine solche Ausgleichung abzuwenden.

Was nun die Meinung derer anlangt, welche dafür halten, unsere Handelsverhältnisse können durch die Vereinigung mit andern kleinern deutschen Ländern zu einem Zollverbande gebessert

werden, so kann dieß nur dann behauptet werden, wenn man übersieht, daß bei dem Verkehre mit diesen schon jetzt fast keine Hindernisse stattfinden; keine nennenswerthe Zölle, welche hier fast nirgend eingeführt sind, entgegen stehen, und daß ferner der einzige Vortheil, welcher aus einer solchen Verbindung noch am ersten hervorgehen könnte, die Abhaltung der preußischen Fabrikate von den Märkten der Vereinsstaaten, wol schwerlich erreicht werden würde, da sich so wenig bei uns als in einem der andern kleinern norddeutschen Länder eine Neigung zeigt, auf solche Weise gegen Preußen aufzutreten, und sich diesem Auftreten auch in der That nicht geringe Hindernisse entgegenstellen würden.

Wir beleuchten jetzt endlich noch die Ansicht derjenigen, welche meinen, das Anschließen an Preußen werde allen Uebeln, welche Handel, Gewerbe u. s. w. drücken, abhelfen. Bevor wir weiter auf dieselbe eingehen, ist nöthig, in der Kürze zu prüfen, in wie weit in Preußen selbst das hier bestehende Zollsystem die Industrie gehoben hat. Es sind in diesem Lande selbst, und besonders auch bei uns gar viele der Meinung, daß die Fortschritte, welche Fabriken und Manufacturen in Preußen gemacht, allein diesem Zollsysteme zuzuschreiben seien. Diesen aber ist unbekannt, daß in mehren der jetzt preußischen Provinzen schon sehr früh, in manchen Gegenden, besonders der westlichen, schon im Mittelalter die Gewerbe, durch manche Localverhältnisse begünstigt, sich mehr als in vielen andern Gegenden Deutschlands gehoben hatten; und daß in den östlichen Landestheilen die Einwanderung der französischen Refugiés gegen Ende des siebenzehnten Jahrhunderts, in Verbindung mit manchen Begünstigungen, welche Preußens Könige der Industrie angedeihen ließen, die letztere sehr förderte. Diese Begünstigungen bestanden großentheils in der Erschwerung der Einfuhr fremder Kunsterzeugnisse, welche letztere Beschränkung in großer Ausdehnung besonders von Friedrich dem Großen eingeführt ward. Er legte den Grund zu dem jetzigen preußischen Zollsysteme, welches indeß nicht von solcher Bedeutung als das in neuerer Zeit (1818) ins Leben gerufene werden konnte, weil zur Zeit Friedrichs die Monarchie noch nicht die wichtigsten Fabrikgegenden des heutigen Preußen umfaßte. Diese letztern Gegenden aber, die vormaligen Herzogthümer Jülich und Berg, die Grafschaft Stollberg, die Stadt Aachen u. s. w. gehörten ganz besonders zu den deutschen Ländern, welche längst in der Industrie große Fortschritte gemacht hatten;

begünstigt wurden diese jedoch dadurch im höchsten Grade, daß die im Jahre 1818 eingeführten Zölle ihnen den Markt in den Landestheilen, in welchen sie keiner, oder einer sehr geringen inländischen Concurrenz zu begegnen hatten, sicherten. Eine große Wichtigkeit für sie erhielten besonders die östlichen Provinzen, und hier zumal die Residenz, wo sich zwar auch Fabriken und Manufacturen befanden, doch in weit geringerer Menge und meist von anderer Art als in den westlichen Provinzen. Auf diese Weise ward also allerdings die Industrie durch das Zollsystem sehr gefördert, nicht aber ins Leben gerufen. Es erstanden zwar in den letzten zwölf bis vierzehn Jahren sehr viele neue Fabriken, doch war die Zahl dieser um sehr vieles geringer als die der schon bestehenden, welche letztere sich indeß freilich meist erweiterten.

Die wichtigsten Gewerbe für Preußen sowohl als für Hannover und mehrere andere deutsche Länder, das Garnspinnen und die Leinweiberei, wurden durch das gedachte System fast gar nicht in Schutz genommen. Sie hingen hier, wie in den Nachbarländern, meist von dem Absatze nach entfernten Märkten ab, und verfielen, da diesen die Conjuncturen ungünstig waren, eben sowohl in Preußen als in andern deutschen Ländern. Noch weniger vermochte Preußens Zollsystem dem Getreide und dem Bauholze, den beiden wichtigsten Ausfuhrartikeln der Provinzen Ost- und Westpreußen, den Absatz zu erhalten und der Verarmung dieser Landestheile entgegenzuwirken. Unmittelbaren Gewinn zogen unter diesen Umständen aus dem gedachten Zollsysteme fast nur die Rhein- und die sich an diese schließenden westphälischen Provinzen, so wie einzelne Gegenden der jenseits der Elbe gelegenen Landestheile; mittelbar jedoch trug sich dieser Gewinn auch auf andere Gegenden des Landes über, im Allgemeinen vermochte er indeß nicht, hier die aus den allgemein ungünstigen Handelsconjuncturen auch für Preußen hervorgehenden Nachtheile aufzuwiegen; nicht bloß in Ost- und Westpreußen, auch in der Lausitz, in vielen Theilen Schlesiens, welche Gegenden besonders durch den Verfall des Leinen-, Garn-, Korn- und Holzhandels litten, nahm die Verschuldung des Grundeigenthums in eben dem Maaße, oft in einem weit höhern als in andern deutschen Ländern zu. In den Fabrikgegenden war der Wohlstand auch nur höchstens bis zum Jahre 1830 im Steigen. Seitdem sank er auch hier sehr merklich, theils in Folge der zu großen Concurrenz der eigenen Fabri-

werden. Dieſes wäre daher beſonders unſern Staatsmännern zu empfehlen. Ohne Bekanntſchaft mit dieſen Verhältniſſen, und namentlich ohne die mit dem Drucke, der auf dem Nährſtande im Allgemeinen und beſonders auf den niedern Ständen laſtet, wird man ſich bei uns ferner mit halben Maaßregeln begnügen, ſich über die wahre Lage der Dinge täuſchen, und nicht eher erkennen, als bis die Erkenntniß zu ſpät kommt.

Es ſcheint aber jetzt beſonders auf Hannover anzukommen, ob ein ſolcher Zollverband für ganz Norddeutſchland zu Stande kommen ſoll, oder nicht; Hannover, im Beſitz eines großen Theils der Küſtengegenden an der Nordſee und faſt der wichtigſten von den Küſten in das innere Deutſchland führenden Straßen, gebietet über einen bedeutenden Theil des Seehandels Norddeutſchlands. Doch eben dieſer würde, fürchtet man, durch das Anſchließen an Preußen beſchränkt werden und hieraus namentlich ein großer Verluſt für die mit Tranſito- und Seehandel beſchäftigten Landestheile hervorgehen. Ein ſolcher Verluſt ſoll auch nicht in Abrede geſtellt werden; er würde hinſichtlich des Einfuhrhandels unfehlbar eintreten. Wirft man aber einen tiefern Blick in die jetzige Lage des Welthandels, ſo wird man, was auch eben ſchon angedeutet iſt, nicht verkennen können, daß Deutſchland auf die jetzige Weiſe nur noch kurze Zeit im Stande ſein wird, vom Auslande für viel größere Summen zu kaufen als es an daſſelbe verkauft; und daß, wenn ihm hiezu die Mittel benommen werden, unſer Tranſitohandel, der vorzüglich nur der Einfuhr Deutſchlands von überſeeiſchen Waaren aller Art ſeine Bedeutung verdankt, aufs Aeußerſte beſchränkt werden würde. Eignet man ſich aber dieſe Anſicht an, ſo kann auch für die vorzüglich auf Einfuhrhandel angewieſenen Gegenden nur erwünſcht ſein, daß Deutſchlands Handel recht bald in eine Lage verſetzt wird, welcher den Mitteln dieſes Landes angemeſſen, und von welchen daher dauernder Beſtand zu hoffen iſt. Sollte dieß nicht auch für die Provinzen Bremen, Oſtfriesland, Lüneburg u. ſ. w. wünſchenswerther ſein, als die Fortſetzung des jetzt beſtehenden Verkehres, mit der Ausſicht auf völligen Verfall des Wohlſtandes von ganz Deutſchland? Angenommen aber auch, was doch kaum möglich ſein möchte, es erhielte ſich in dieſen Provinzen der hier jetzt beſtehende Verkehr, würden ſie dann doch nicht im hohen Grade durch den Verfall des

Wohlstands des übrigen Deutschlands leiden, ja würde dieser nicht unfehlbar den gänzlichen Verfall auch ihres Wohlstandes nach sich ziehen? Und ist nicht auch noch zu besorgen, daß, bleiben wir auf die bisherige Weise von Preußen getrennt, dieses Land in seinen schon jetzt so erfolgreichen Bemühungen, uns durch die Förderung der Elb- und Rheinschifffahrt einen Theil des Transitohandels zu entziehen, fortfahren, und am Ende dahin gelangen wird, von unsern Straßen die Frachtfuhren noch mehr zu entfernen, als schon jetzt geschehen ist?

Der freie Verkehr mit Preußen, der aus dem Anschließen an den Zollverband dieses Landes hervorgehen würde, könnte aber den nördlichen Provinzen unsers Königreichs mehrfachen Gewinn bringen. Der entschiedendste Vortheil würde jedoch den südlichen und westlichen Landestheilen aus dieser Vereinigung und aus der damit verbundenen Beschränkung der Einfuhr englischer und französischer Waaren hervorgehen, und was oben von den Vortheilen der Zollvereinigung im Allgemeinen gesagt ist, gilt ganz besonders von diesen Provinzen; in ihnen hat in den letzten Jahrzehnden die Bevölkerung, besonders die Bevölkerung ohne Eigenthum, auf eine wahrhaft Schrecken erregende Weise zugenommen, und bei noch so großer Verbesserung des Ackerbaues, welche doch auch wieder größtentheils von den Handelsverhältnissen bedingt werden würde, würde nicht möglich sein, sie auf andere Weise als durch eine vermehrte Gewerbthätigkeit zu beschäftigen. Die Gewerbe indeß können, wie ich hier nochmals wiederhole, unter den jetzigen Verhältnissen nur dadurch gehoben werden, daß man ihnen den inländischen Markt sichert. Die Regierung aber möchte sich dieser Landestheile, der Provinzen Göttingen, Grubenhagen, Calenberg, Hildesheim und Osnabrück ganz vorzüglich anzunehnen haben, da sie vor allen andern durch die ungünstigen Handelsconjuncturen in ihrem Wohlstande zurückgekommen, und seit 1819 auch nicht einmal in einzelnen Jahren durch dieselben gefördert worden sind, wie dieses hinsichtlich mehrerer der nördlichen Landestheile der Fall war, in welchen die durch den abnehmenden Kornhandel ihnen entstandenen Verluste großen Theils durch Erweiterung der Schifffahrt, vermehrte Pferde- und Butterausfuhr ersetzt wurden.

Daß aber nicht allein von der Vereinigung Norddeutschlands zu einem Zollverbande die Aufhülfe unserer Gewerbe erwar-

tet werden kann, darf kaum erſt bemerkt werden. Auch in unſerm Lande ſelbſt müßte ein lebhafterer Sinn für Förderung derſelben erwachen; es müßten die oben flüchtig von mir angedeuteten und manche andere Hinderniſſe, die jetzt der Induſtrie im Wege ſind, hinweggeräumt, durch ſachkundige Männer das Handels- und Gewerbweſen geleitet, oder wenigſtens von den Leitenden ſolche Männer zu Rathe gezogen, bemittelten Unternehmern, ohne welche bei der jetzigen Lage der Dinge die Aufhülfe der Gewerbe unmöglich iſt, ihre Unternehmungen nicht wie bisher erſchwert, ſondern ihnen ſolche auf alle Weiſe, namentlich dadurch erleichtert werden, daß man ihnen zu techniſchen Anlagen ſich eignende Domanialbeſitzungen unter billigen Bedingungen überließe; *) daß man den Abſatz ihrer Erzeugniſſe im Lande ſelbſt nach Möglichkeit, namentlich auch dadurch zu vermehren ſuchte, daß hohe Perſonen den inländiſchen Fabrikaten vor ausländiſchen den Vorzug gäben, und nicht, wie jetzt häufig geſchieht, jene dieſen nachſetzten. **) Durch ſolche und ähnliche Mittel, welche

*) Nicht nur in Frankreich, ſondern auch in Oeſterreich und Preußen hat der Umſtand, daß viele vormalige Domainen ſich im Beſitz von Privaten befinden, die Anlage von Fabriken und Manufacturen ſehr erleichtert. Bei uns aber war bisher nicht nur der Verkauf und die Vererbpachtung größerer Domainen unzuläſſig, ſondern man machte auch bei dem Verkauf kleinerer Domanialparcelen und namentlich von Mühlen an unternehmende Privatleute meiſt große Schwierigkeiten; ließ denſelben oft nur unter höchſt drückenden Bedingungen zu, und ſelbſt dann noch hatten die Privaten ſolche Ueberlaſſungen gewöhnlich als eine große Begünſtigung anzuſehen.

**) Bekannt iſt, einen wie großen Einfluß in monarchiſchen Staaten die Großen des Landes auf die Mode ausüben, und wie ſehr hier in manchen Fällen Fabriken und Manufacturen dadurch gefördert wurden, daß der Landesfürſt den inländiſchen Erzeugniſſen vor den ausländiſchen den Vorzug gab. Als Colbert die Fabrikation einer gewiſſen Art wollener Tücher in Aufnahme bringen wollte, bewog er Ludwig XIV., ſich ein Jagdkleid von denſelben verfertigen zu laſſen; dem Beiſpiel des Königs folgte gleich der ganze Hof, dieſem wieder viele Andere, und in Kurzem hatte der Miniſter ſeinen Zweck erreicht. Doch man braucht nicht einmal in frühere Zeiten zurückzugehen, auch die allerneueſte Zeit liefert mehrere Beiſpiele dieſer Art. Bei uns aber, wo man in der Reſidenz und mehreren größeren Städten erſt ſeit Kurzem angefangen hat, Möbeln und mehrere andere, früher größtentheils aus der Fremde bezogenen Erzeugniſſe der Hand-

längst in den Ländern, in welchen die Industrie sich seit längerer Zeit gehoben, angewandt worden, würde man auf weit wirksamere Weise als durch Anlage von Industrieschulen das Gewerbswesen zu heben im Stande sein. Diesen, namentlich der in Hannover eben begründeten polytechnischen Schule, soll hier ihr Nutzen nicht abgesprochen werden; indeß kann ich nicht umhin, hier, gleich wie solches schon bei einer andern Gelegenheit von mir geschehen, *) darauf aufmerksam zu machen, daß nur dann, wenn auch durch andere und recht kräftige Mittel die Industrie gefördert wird, etwas Erhebliches von solchen Anstalten zu erwarten ist. Geschieht dieß nicht, und gehen ferner Handwerker und Fabrikanten, statt etwas zu erwerben, einer immer größeren Verarmung entgegen, so werden auch wahrscheinlich die in derartigen Anstalten gebildeten Zöglinge, zumal die tüchtigern, wenig geneigt sein, im Lande selbst die erworbenen Kenntnisse anzuwenden, sondern vorziehen, in andern Ländern, wo sie auf Erwerb rechnen können, vorzugsweise vielleicht in den vereinigten Staaten von Nordamerika, sich niederzulassen, und wir werden dann nur eine Pflanzschule fürs Ausland gegründet haben. Dazu aber möchten doch, besonders in der jetzigen Zeit, in welcher eine weit unmittelbarere Einwirkung auf die Industrie Noth

---

werke im Lande machen zu lassen, wird höchst selten daran gedacht, den inländischen Fabriken und Manufacturen Nahrung zuzuwenden. In Osterode wird behauptet, daß selbst gröbere Wollwaaren, die man für das Militair und zu andern Zwecken in der neuesten Zeit anschaffte, noch jetzt aus dem Auslande bezogen wurden, obgleich man sie in hinreichender Menge im Lande selbst haben konnte. Noch weniger pflegen die Consumenten, besonders die höhern Standes, bei uns geneigt zu sein, den feinern Fabrikaten inländischen Ursprungs den Vorzug vor den ausländischen zu geben. Es herrscht bei ihnen durchaus die Ansicht vor, es sei thöricht, anders als da zu kaufen, wo man am wohlfeilsten kaufe; Einrichtungen, die dieß verhindern, belästigen, auf Unkosten einzelner Gewerbetreibenden, das ganze Publikum. Daß aber in einem Lande, wie das unsrige, wo man fast alle Gewerbe ohne Schutz läßt, ihr Publikum fast nur aus Angestellten oder andern von baaren Besoldungen lebenden Personen besteht, übersahen sie, oder wollten sie sich nicht gestehen.

*) Man vergleiche meine kleine Schrift über den Handel u. s. w. des Königreichs Hannover. Hannover, 1831, S. 97.

thut, und in welcher ein großer Theil der Bevölkerung unſers Landes ſich aus Mangel an Erwerb nur auf die allerkärglichſte Weiſe das Leben friſtet, Inſtitute dieſer Art zu koſtbar ſein.

Einer kräftigern Aufhülfe der Induſtrie bedarf es bei uns aber um ſo mehr, da die natürlichen Verhältniſſe des Königreichs dieſe im Ganzen wenig begünſtigen. Wir beſitzen keine mit geringen oder auch nur mit mäßigen Koſten zu bauenden Bergwerke; unſer Eiſen und unſer Kupfer ſind nicht zu allem Gebrauche anwendbar; wir haben keine reichen Steinkohlenlager und nur Kohlen von geringer Güte; unſere Forſten, großentheils in früheren Zeiten erſchöpft, und ſchon jetzt kaum das nöthige Brennmaterial liefernd, würden nur in einzelnen Gegenden für neuanzulegende techniſche Betriebe das nöthige Brennmaterial liefern können. Und faſt noch mehr erſchwert der Sinn der höheren Stände unſers Landes die Erweiterung der Induſtrie; die Capitaliſten deſſelben beſchäftigen ſich, inſofern nicht der Handel mit ausländiſchen Waaren ihren Beruf ausmacht, vorzugsweiſe mit Geldgeſchäften, beſonders mit dem Ankauf von Staatspapieren, das Fabrikweſen iſt ihnen meiſt fremd; es herrſchen über daſſelbe die ſchiefſten Anſichten, und die Fabrikanten ſtehen meiſt in geringer Achtung bei ihnen; auch können in einem Lande, wo den Gewerben faſt alle Verhältniſſe feindlich entgegentreten, nur ſolche Perſonen ſich entſchließen, große Capitalien auf techniſche Anlagen zu verwenden, welche ihr Privatintereſſe dem Intereſſe des Gemeinweſens unterordnen; aber wie gering iſt die Zahl derer, welche dieß vermöchten, ohne ſich aufzuopfern, und wie viel geringer noch die derer, welche unter ſo ungünſtigen Verhältniſſen Neigung haben, ſich dem Gewerbweſen zu widmen! beſonders in unſerer Zeit, wo eben nicht an der Tagesordnung iſt, dem Gemeinweſen Opfer zu bringen. Männer dieſer Art jedoch ferner ohne allen Beiſtand zu laſſen, oder gar ihnen Hinderniſſe in den Weg zu legen, kann nur durch die größte Gleichgültigkeit gegen den Nährſtand im Allgemeinen veranlaßt werden. Darunter aber leiden ganz vorzüglich die niedern Stände, und läßt man eine ſolche Gleichgültigkeit ferner vorherrſchen, ſo ſagt man ſich hiedurch von der Verpflichtung für dieſe Stände völlig los; ein ſolches Losſagen indeß könnte in Zeiten wie die jetzigen ſind, gar

leicht veranlaſſen, daß ſich die niederen Stände auch von der geſelligen Ordnung losſagten, woraus ein völlig anarchiſcher Zuſtand hervorgehen würde. Dieſem aber muß auf alle Weiſe entgegengearbeitet werden. Mögen daher Regierung und Stände es ihre vorzügliche Sorge ſein laſſen, ihn abzuwenden!

Anhang.

Ueber den Transitohandel des Königreichs insbesondere.

Bekanntlich erhielt der Transitohandel des Königreichs seine vorzügliche Wichtigkeit durch den Verkehr zwischen den Hanseſtädten und dem südlichen Deutſchland, und die Straßen, welche dieſer hauptſächlich belebte, waren die von Hamburg über Lüneburg nach Braunſchweig, die von der erſtern Stadt über Harburg und Soltau nach Hannover, und drittens die von Bremen über Nienburg ebenfalls nach Hannover führende. Von geringerer, doch immer noch von ſehr bedeutender Wichtigkeit war der Verkehr, welchen unſer Land zwiſchen den öſtlichen und weſtlichen Provinzen des preußiſchen Staats vermittelte, ſo wie der, welcher über Osnabrück zwiſchen den Hanſeſtädten und den jetzigen rheinländiſch-weſtphäliſchen Provinzen unterhalten ward. Auf der erſtern, der Lüneburger Straße, eine der älteſten Deutſchlands, wurde früher ein großer Theil des Handels zwiſchen Hamburg und dem ſüdöſtlichen Deutſchland betrieben, und ſie erlangte während des franzöſiſchen Revolutionskriegs eine um ſo größere Bedeutung, da Hamburg, jetzt im Beſitz eines großen Theils des früher von Holland und Frankreich betriebenen Seehandels, ſeinen Verkehr mit dem ſüdlichen Deutſchland überhaupt und insbeſondere auch mit dem ſüdweſtlichen Deutſchland ungemein erweiterte. Die Continentalſperre aber lähmte mit dem Handel der deutſchen Seeſtädte beſonders auch den Verkehr auf dieſer Straße. Nach dem Frieden wurde er auf's Neue wieder ſehr belebt, erreichte indeß, da die politiſchen Verhältniſſe Hamburgs Handel bei weitem nicht ſo günſtig waren als in den letzten Jahren des achtzehnten Jahrhunderts, die frühere Höhe nicht wieder, und litt ſeit 1818 ſehr weſentlich dadurch, daß auf der Straße von Braunſchweig nach Halberſtadt, auf welcher ein großer Theil der von Lüneburg nach Braunſchweig kommenden Waaren weiter transportirt ward, der hier jetzt von

Preußen eingeführte Durchgangszoll dem Transitohandel entgegentrat. *) Fast gleichzeitig aber ward der zuvorgedachten Straße ein großer Theil ihres Verkehrs durch Hinwegräumung der Hindernisse, die bisher der Schifffahrt auf der Elbe entgegengestanden hatten, entzogen. Diesen Hindernissen, besonders den vielen, zum Theil sehr hohen Elbzöllen, hatte die Lüneburger Straße seit langer Zeit großen Theils ihre Bedeutung verdankt. Dieselben aber wurden jetzt durch die Elbschifffahrtsacte auf einmal beseitigt. Auch ward drittens noch der Verkehr jener Straße dadurch vermindert, daß Oesterreich sich mit rohen Stoffen für seine Manufacturen und andere Waaren, deren es aus dem Auslande bedurfte, immer mehr über Triest besorgte.

Die Abnahme des Verkehrs auf der ebengenannten Straße war indeß, insofern dieselbe aus dem preußischen Durchgangszoll hervorging, für die von Hamburg über Harburg und Soltau nach Hannover führende Straße sehr vortheilhaft. Diese, auch in frühern Zeiten nicht unbedeutend, und durch die günstigen Handelsconjuncturen im französischen Revolutionskriege ebenfalls sehr gefördert, hatte sich doch nie zu einer solchen Höhe erhoben als die genannte über Lüneburg führende Straße. Nachdem aber jenes Hinderniß den Landtransport in's südöstliche und in's südliche Deutschland überhaupt entgegengetreten war, zog die Straße über Harburg und Soltau einen großen Theil des Verkehrs der zuvorgenannten Straße an sich, zumal seithem von der hessischen und hannöverschen Regierung der Transport von Göttingen über Witzenhausen und Allendorf, nach Thüringen, Sachsen, Baiern u. s. w. durch Anlage einer Kunststraße gefördert ward. Und die Straße von Hamburg, nach Hannover, Göttingen u. s. w. wurde jetzt um so mehr eine der allerbedeutendsten Norddeutschlands, da wegen der Hindernisse, welche die holländische Regierung der Rheinschifffahrt entgegenstellte, dem südwestlichen Deutschland ein großer Theil der ihm früher über die Niederlande zugeführten Waaren jetzt über Hamburg und Bremen ward, zumal da die große Concurrenz unter den Fuhr-

*) Späterhin soll dieser Zoll zwar ermäßigt sein; es hatte indeß diese Ermäßigung keinen erheblichen Einfluß auf den Verkehr über Lüneburg, Braunschweig u. s. w.

leuten, und der sehr verbesserte Zustand unserer Straßen, die Landfrachten auf einen äußerst niedrigen Preis brachten. Der Transitohandel über Harburg und Soltau nach Hannover, und von hier eines Theils über Göttingen und Allendorf nach den eben genannten Gegenden, andern Theils über Göttingen und Cassel nach Frankfurt u. s. w., erhob sich jetzt zu dem wichtigsten des ganzen Landes, und in der Residenzstadt erlangte der Speditionshandel fast eine größere Bedeutung als der aller übrigen hannöverschen Städte insgesammt.

Die niedrigen Landfrachten und die Chaussirung des Weges von Bremen nach Hannover förderten sehr den Verkehr dieser letztern über Nienburg führenden Straße, wodurch der Speditionshandel der Residenzstadt ebenfalls einen nicht geringen Zuwachs erhielt; meist indeß auf Unkosten der Weserschifffahrt, welche um so unbedeutender wurde, da für sie fast nichts geschah. Zwar beseitigte die Weserschifffahrtsacte einige der derselben entgegenstehenden Hindernisse, indeß blieben mehrere der Weserzölle bestehen, und das Fahrwasser war oft so niedrig, daß der Fluß nur während eines Theils des Jahrs befahren werden konnte. Sehr viele, früher auf der Weser von Bremen nach Hannovrisch-Münden, Thüringen u. s. w. geschafften Waaren gingen jetzt zu Lande dahin.

Auch erhielt der Verkehr über Hannover noch dadurch einen Zuwachs, daß von den von Hamburg über Minden ins Bergische und umgekehrt von daher nach dieser Hansestadt transportirten Güter manches über die Residenzstadt geschafft wurde.

Ferner ward der Transport über Hannover durch den sehr zunehmenden Verbrauch von Steinkohlen aus dem Schaumburgischen am Harze und in mehreren andern Gegenden unsers Landes erweitert. Doch wurde, wie kaum erst zu bemerken ist, der Speditionshandel dieser Stadt dadurch nicht vermehrt. Eben so wenig ward, wie es scheint, ihm dadurch ein Zuwachs, daß die Herstellung der Chaussee von Hildesheim nach Braunschweig die Verbindung mit dieser Stadt erleichterte. Vorzüglich diente die letztere Straße den preußischen Truppen als Etappenstraße, welchen sie durch die Bestimmungen des Wiener Congresses als solche angewiesen worden war. Doch wurde auf derselben, zumal im Sommer, auch viele Wolle transportirt und besonders belebt war

ſie zur Zeit der Braunſchweiger Meſſe. Die aus den Unterrheingegenden nach Magdeburg, Berlin u. ſ. w. geſchafften Fabrikate wurden ebenfalls auf derſelben verführt, doch nur zum Theil, da man ſie auch auf der von Hildesheim über Beinum, Schladen u. ſ. w. nach Halberſtadt führenden Straße fortſchaffte.

Faſt alle dieſe Güter aber hatten die Straße von Hildesheim nach Preußiſch-Minden zu paſſiren. Dieſe wurde, zumal ſeitdem wenige Jahre nach dem Frieden die bergiſchen Fabriken eine immer größere Bedeutung und einen immer größern Abſatz nach den öſtlichen Provinzen der preußiſchen Monarchie erlangten, eine der wichtigſten Straßen des Königreichs, und ſie würde für dieſes von großem Vortheil geweſen ſein, wären die auf derſelben transportirten Güter in Hildesheim oder in einer andern Stadt unſers Landes umgeladen worden; dieſes aber war nur ſelten der Fall.

Daß übrigens, etwa ſeit 1823, alle über Hildesheim, Elze u. ſ. w. in das preußiſche Weſtphalen geführten Güter bei dem Hauptzollamte Minden einpaſſiren mußten, war für die über Hameln in's Paderborniſche u. ſ. w. führende Straße ſehr nachtheilig. Früher vermittelte dieſe einen ſehr bedeutenden Theil des Verkehrs zwiſchen den öſtlichen und weſtlichen Provinzen des preußiſchen Staats, dieſer aber hörte in neuerer Zeit faſt gänzlich auf, und die Straße von Hildesheim nach Hameln ward faſt weniger als irgend eine andere des Landes von Frachtwagen befahren, obgleich man mit bedeutendem Koſtenaufwande dieſelbe in einen vorzüglichen Stand geſetzt hatte. Faſt nur Kutſchen ſah man auf derſelben, und eine bedeutende Paſſage zeigte ſich hier nur, wenn die Brunnenzeit den Verkehr mit Pyrmont belebte.

Noch mehr aber als den Verkehr dieſer Straße zog Minden den von Bremen über Osnabrück in's preußiſche Weſtphalen an ſich. Früher waren faſt alle Güter, welche von den Hanſeſtädten, wenigſtens von Bremen in's Bergiſche verfahren wurden, auf dieſer Straße transportirt worden; ſeitdem man aber preußiſcher Seits, etwa im Jahre 1824, den Weg von Preußiſch-Minden nach dem Unterrhein in einen vorzüglichen Zuſtand geſetzt hatte, zog ſich faſt dieſer ganze Verkehr über Minden, und die Paſſage von Bremen nach Osnabrück nahm um ſo mehr ab, da die früher ſehr bedeutenden Tabacksfabriken der letztern Stadt, welche ihr rohes Material meiſt auf dieſem Wege bezogen hatten, größten Theils eingingen.

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 04599 7692

1999
BOOK REPAIR
UNIV. OF MICHIGAN